

**1 NASLOVNA STRAN S KLJUČNIMI PODATKI O ELABORATU**

*Elaborat:* **9/1 Elaborat tehnologije prometa v času gradnje**

*Investitor:* **Občina Ilirska Bistrica  
Bazoviška c. 14  
6250 Ilirska Bistrica**

*Projekt/Objekt:* **Dopolnitev PZI projektne dokumentacije  
rekonstrukcije cestnega nadvoza nad  
železniško progo Pivka - Ilirska Bistrica -  
d.m. v km 0+654,75 v naselju Mala Bukovica**

*Vrsta projektne dokumentacije:* **PZI**

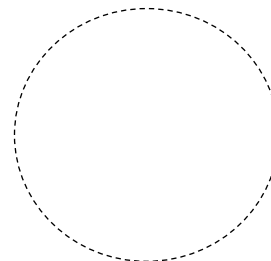
*Za gradnjo:* **REKONSTRUKCIJA**

*Projektant:* **SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d.  
projektiranje, inženiring, svetovanje  
Ukmarjeva ulica 6, 1000 Ljubljana**

*Odgovorni predstavnik izdelovalca:*

**Edmund Škerbec,  
univ. dipl. inž. grad.**

*Podpis:*



*Odgovorni izdelovalec:*

**Alen Lacijan,  
univ. dipl. inž. tehnol. prom.**

*Podpis:*

*Številka elaborata:*

**8382\_9/1**

*Številka projekta:*

**8382**

*Kraj in datum:*

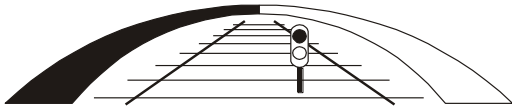
**Ljubljana, april 2018**

*Odgovorni vodja projekta:*

**Matej Brešan,  
univ. dipl. inž. grad.  
G-2403**

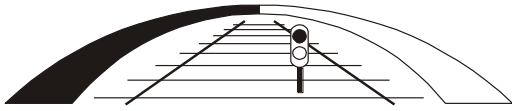
*Podpis:*



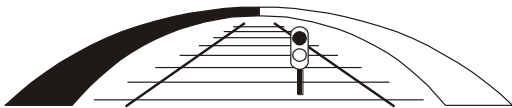


## 2 KAZALO VSEBINE ELABORATA

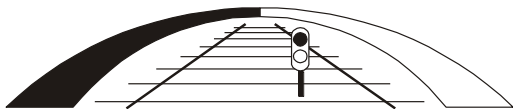
1	Naslovna stran	S.1
2	Kazalo vsebine elaborata	S.3.2
3	Izjava odgovornega izdelovalca elaborata	S.5.1
4	Tehnično poročilo	T.1
	4.1 Tehnični opis	T.1.1



## **4 TEHNIČNO POROČILO**



## 4.1 TEHNIČNI OPIS



## TEHNIČNI OPIS

### 1 SPLOŠNA IZHODIŠČA

Predloženi načrt obravnava predelavo voznega omrežja, ki je potrebna zaradi del na obnovi cestnega nadvoza nad progo na odseku odprte proge Ilirska Bistrica – državna meja v naselju Mala Bukovica, to je v km 20+654,75 železniške proge Pivka - Reka.

Sanacija predmetnega objekta bo obsegala obnovo in ojačitev nosilne jeklene konstrukcije, zamenjavo obstoječe lesene prekladne konstrukcije z voziščem in lesenimi hodniki z novo montažno AB konstrukcijo in sanacijo vmesnih nosilnih AB stebrov.

### 2 IZHODIŠČA ZA IZDELAVO ELABORATA TEHNOLOGIJE PROMETA V ČASU IZVAJANJA DEL

V sklopu zgoraj navedenih del, ki se bodo predvidoma izvajala do konca tega leta, so načrtovane naslednje aktivnosti, ki imajo za posledico omejitve v železniškem prometu:

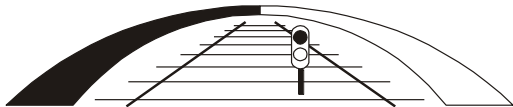
Predvidevamo, da bo mogoče vozno omrežje pripraviti za izvedbo zaščitnega predora v eni 4 urni zapori prometa. Še ena taka zapora prometa bo potrebna za vzpostavitev prvotnega stanja na VO. Za postavitev samega zaščitnega predora predvidevamo eno 10 urno zaporo prometa. Podrobno je tehnologija dela obdelana v Elaboratu tehnologije prometa v času izvajanja del.

Predvidevamo, da bodo dela na obnovi objekta trajala tri mesece zato predlagamo izdelavo začasnega opaža (predora), ki bo omogočal odvijanje prometa med izvajanjem del.

### 3 PREDVIDENE OVIRE V PROMETU ZARADI IZVAJANJA NAČRTOVANIH DEL

V skladu z ugotovitvami iz prejšnje točke tega elaborata bodo v sklopu načrtovanih del potrebne naslednje omejitve v prometu, ki se izvajajo v času zmanjšane prometa vlakov:

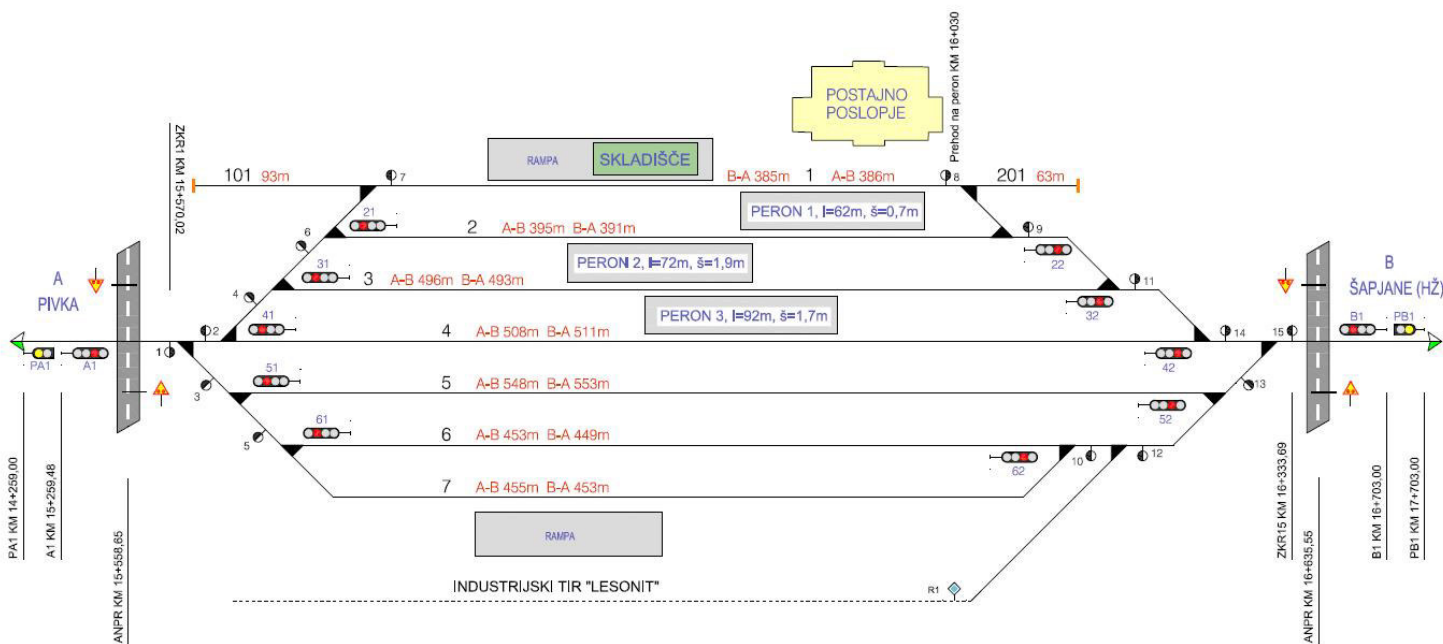
- Ena 10-urna zapora medpostajnega odseka Ilirska Bistrica – državna meja (Šapjane HŽ) za postavitev zaščitnega predora;
- Dve 4-urni zapori medpostajnega odseka Ilirska Bistrica – državna meja (Šapjane HŽ) zaradi pripravljanih del;
- Zmanjšana hitrost 30 km/h na območju izvajanja obravnavanih del od km 20+600 do km 20+700 v trajanju 90 dni. Izklop napetosti v tem času ne bo potreben;



#### 4 OSNOVNA IZHODIŠČA ZA ODVIJANJE TEHNOLOGIJE PROMETA V ČASU NAČRTOVANIH OMEJITEV V PROMETU

Zaradi prevoza vagonov z gradbenim materialom se ne pričakuje potreba po dodatnih vlakovnih poteh, ker se bodo le-ti predvidoma prevažali z nabiralnimi vlaki. Prav tako tudi ne zaradi gradbene mehanizacije, ker gre za manjše stroje, ki se lahko prevažajo po cesti do Ilirske Bistrice. Seveda je pri tem treba zagotoviti mehanizacijo za nakladanje strojev na vagoni. Glede na majhno zasedenost proge Pivka – Ilirska Bistrica dm. se ne pričakujejo dodatne ovire v prometu zaradi izvajanja zgoraj opisanih aktivnosti. Po potrebi se organizira deponija vagonov in gradbene mehanizacije na enem izmed manipulativnih tirov na postaji Ilirska Bistrica. Zaradi majhne količine prometa se glede na razpoložljive zmogljivosti ne pričakujejo dodatne ovire v prometu. V nadaljevanju besedila tega elaborata je dana tirna situacija na postaji Ilirska Bistrica.

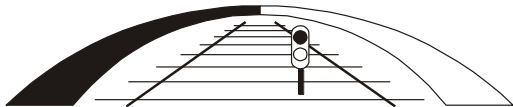
Slika 1 Tirna situacija na postaji Ilirska Bistrica



Vir: Program omrežja za leto 2018

Glede na obstoječi vozni red je najbolj ugoden termin za 10-urno zaporo od 08:30 do 18:30 ure. 4-urne zapore se izvajajo v nedeljo med 8:30 in 12:30, ko ne vozijo potniški vlaki. Tovorni vlak lahko po predhodnem dogovoru vozi predčasno.

#### 5 ORGANIZACIJA PROMETA V ČASU IZVAJANJA DEL



## **5.1 OSNOVNA IZHODIŠČA**

Ukrepi za zmanjšanje posledic omejitev v železniškem prometu se delijo na organizacijske in tehnične, kar bo ustrezno prikazano v podtočkah v nadaljevanju.

## **5.2 TEHNIČNI UKREPI**

Za ves promet bo treba zagotoviti ustrezne začasne oznake delovišča in potencialne spremembe signalizacije.

Zagotoviti bo treba dodatne garniture v potniškem prometu in potrebno osebje za njihovo upravljanje in komercialni nadzor. Po potrebi bo treba urediti začasno mesto za razkladanje in nakladanje tovornih vagonov.

## **5.3 ORGANIZACIJSKI UKREPI**

Glede na ugotovitve iz predhodnega besedila tega elaborata se lahko zaključi, da predvidena dela ne bodo ovirala železniškega prometa do te mere, da bi prihajalo do izostankov vlakov ali poslovanja na robu zasičenja proge. Vendar pa je treba zaradi spremembe tehnološkega procesa dela proge kljub temu posebno pozornost nameniti organizaciji in načrtovanju prometa. S pravilno določitvijo prioriternih nalog se doseže, da bodo ovire v prometu in z njimi povezani stroški nižji.

Paziti je treba, da se izbere tak čas izvajanja del, ki ne sovпада z drugimi zaporami, da se lahko zagotovijo potrebne dodatne potniške garniture.

Dela se morajo izvajati v terminu ko ne bodo vozili sezonski vlaki.

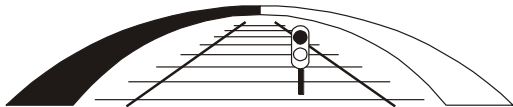
V času potencialne spremembe rednega uvoznega tira je treba biti posebej pozoren pri obveščanju in usmerjanju potnikov.

Na podlagi predhodno najavljenih omejitev v prometu je treba zagotoviti dodatne delavce za opravljanje vseh potrebnih aktivnosti. Stroški iz tega naslova so obravnavani v posebni točki v nadaljevanju besedila tega elaborata.

Vsaka omejitev v prometu mora biti pravočasno najavljena, tako da se lahko oblikuje prilagojen vozni red za vsako omejitev prometa posebej.

### **5.3.1 ORGANIZACIJA NADOMESTNEGA PREVOZA POTNIKOV Z AVTOBUSI**

V času 10-urne zapore odseka Ilirska Bistrica – državna meja (Šapjane HŽ) bo treba organizirati nadomestni prevoz potnikov z avtobusi med postajama Ilirska Bistrica in Šapjane.



Tirne zmogljivosti za tako organizacijo nadomestnega prevoza potnikov z avtobusi zadostujejo tako na postaji Šapjane kot tudi na postaji Ilirska Bistrica.

V tem času bo vozil en par potniških vlakov. Za organizacijo obravnavanega prevoza bo treba zagotoviti dve dodatni garnituri na relaciji Pivka – Ilirska Bistrica in strojevodjo.

Za organizacijo nadomestnega prevoza potnikov z avtobusi bo potreben najem enega avtobusa za 6 ur. Stroški iz tega naslova so obravnavani v točki 7 v nadaljevanju besedila tega elaborata.

## **6 NAVODILA ZA IZVEDBO UKREPOV, KI DODATNO ZAGOTAVLJAJO PROMETNO VARNOST V ČASU IZVAJANJA DEL**

Odvijanje tehnološkega procesa dela in drugih delovnih nalog iz naslova prometa v času izvajanja načrtovanih del mora potekati na podlagi veljavnih zakonskih in podzakonskih aktov, ki urejajo posamezna področja glede na razsežnosti in značilnosti ovir v prometu, ki so predvidene v tem elaboratu. Ostale specifikke pri izvajanju tehnološkega procesa dela, povezane z operativnim izvajanjem prometa vlakov in premika na določen dan, določa v tem primeru za vsak dan posebej Prometna operativa v Postojni.

V času izvajanja del bodo potrebni določeni ukrepi, ki so navedeni v nadaljevanju besedila te točke in jih mora priglasiti izvajalec del oz. njegov pooblaščenec. Za določen ukrep so opisani postopki za njegovo izvedbo v skladu z veljavnimi predpisi na tak način, da je zagotovljena zahtevana prometna varnost.

### Postopek za zagotovitev progovnega čuvaja ali koordinatorja v času izvajanja del

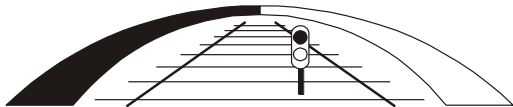
Službeno mesto progovnega čuvaja ali delavca koordinatorja je treba določiti na ogroženih mestih na progi, če na drug način ni mogoče zagotoviti varnega železniškega prometa. Službeno mesto progovnega čuvaja oz. delavca koordinatorja mora biti s telefonom povezano s sosednjima postajama ali s centrom vodenja prometa.

Glede na sodobne možnosti dokaznega sporazumevanja in relativno majhno dolžino odseka, ki se obnavlja je dovolj, če je na delovišču en čuvaj. V času zapor ne vozijo vlaki in dodaten čuvaj ni potreben. Dela na železniškem območju koordinira prometnik.

Za zagotovitev progovnega čuvaja je treba poslati Vlogo za dodelitev čuvaja oz. koordinatorja vodji službe za gradbeno dejavnost v Postojni (v vednost vodji tehnične operative) na ustrezni naslov.

Omenjena vloga se mora poslati najmanj mesec dni pred začetkom načrtovanih del. Na podlagi te vloge se izda naročilnica, preko katere se urejajo razpoložljivost in stroški za zahtevano delovno silo.





### Postopek za vpeljavo počasnih voženj

O predvideni počasni vožnji odgovorni delavec pristojnega vzdrževalca infrastrukture pravočasno, najmanj 48 ur pred uvedbo, pisno obvesti pooblaščenega delavca Prometne operative. V obvestilu mora navesti datum in čas začetka ter končanja počasne vožnje. Natančni postopki v zvezi z vpeljavo in implementacijo počasnih voženj so predpisani v 101. členu Prometnega pravilnika in v Priročniku 002.62.

### Postopek za vpeljavo potrebnih zapor

Pričakovano zaporo proge in glavnih tirov dovoljuje Prometna operativa na pisno zahtevo. Zahteva mora biti predložena tako pravočasno, da lahko upravljavec izdela mesečni plan zapor. Zahtevo za zaporo je potrebno predložiti v skladu s Priročnikom 002.62 za načrtovanje izvajanja zapore proge ali tira in za izključitev SV in TK naprav. Natančen postopek za vpeljavo pričakovanih in nepričakovanih zapor ureja 162. člen Prometnega pravilnika.

### Postopek za izklop signalnovarnostne naprave

Za potencialni izklop signalnovarnostne naprave je pristojna Sekcija za signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave (SVTK) v Postojni. Vlogo za izklop signalnovarnostne naprave (ELSVN) na posameznih postajah v sklopu obravnavanih del mora izvajalec najmanj štirinajst dni pred načrtovanim izklopom poslati na ustrezni naslov.

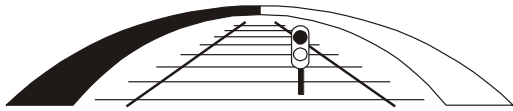
Služba za EE in SVTK dejavnost (pisarna Postojna) posreduje vlogo naprej do Poslovne enote Vodenja prometa Slovenskih železnic, ki predpiše postopke za vodenje prometa v času izklopa signalnovarnostne naprave.

### **POSEBNO OPOZORILO:**

Ta elaborat vključuje le prometno-tehnološke postavke, na podlagi katerih je bil določen najustreznejši čas izvajanja del v okviru obravnavanih del tako, da so stroški zaradi ovir v prometu najmanjši in je tako le podlaga za pridobitev soglasij za vse načrtovane zapore.

Ker v času izdelave tega elaborata niso znani natančni datumi izvajanja del, mora potencialne posebnosti v prometu po določitvi natančnega datuma izvajanja del ločeno obravnavati služba Prometne operative v Postojni.

Izvajalec del mora poskrbeti za obveščanje pristojnih služb o nameravanih delih, medtem ko slednje poskrbijo za posredovanje vseh potrebnih podatkov Poslovni enoti vodenja prometa Slovenskih železnic in Prometni operativi, ki ureja in predpiše vse posebnosti in postopke v prometu za določen dan.



## **7 PREGLED DODATNIH STROŠKOV ZARADI SPREMENJENIH TEHNOLOŠKIH PROCESOV V ČASU IZVAJANJA DEL**

V ta pregled so zajeti samo stroški, ki bodo nastali zaradi ovir v prometu v času izvajanja del. Vsi ostali stroški, ki nastanejo zaradi izvajanja teh del, vendar ne povzročijo nobenih ovir v prometu, v tem elaboratu niso upoštevani.

Vse cene, ki so navedene za posamezne stroškovne postavke v nadaljevanju besedila te točke elaborata, so izražene z upoštevanim davkom na dodano vrednost (DDV) v višini 22 % osnovne cene. Za vse postavke so upoštevane redne cene po ustreznih veljavnih tarifah.

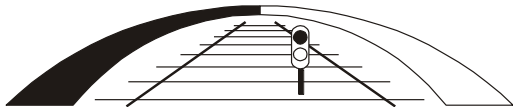
### **7.1 OSNOVNE POSTAVKE STROŠKOV**

Osnovni izračuni dodatnih stroškov zaradi ovir v prometu v času izvajanja del se izračunajo za primer, če se bodo načrtovana dela izvajala še v tem letu ali najkasneje v začetku leta 2019.

Če se začetek predvidenih del zavleče v kasnejše obdobje, je treba računati s povečanjem stroškov, ki je približno sorazmerno s pričakovanim povečanjem prometa ali s potencialnimi spremembami v prometu.

Zaradi določitve teže obravnavane zapore in lažje določitve stroškovnih postavk se uvodoma navedejo vse stroškovne postavke, ki lahko teoretično nastanejo pri izvajanju različnih del in povzročajo ovire v železniškem prometu. Te postavke so podane v naslednji stroškovni shemi:

- A. Uvedba delavca koordinatorja med izvajalci rekonstrukcijskih del in prometnim osebjem oz. progovnega čuvaja;
- B. Uvedba pomožnega delavca na premiku;
- C. Uvedba dodatnega prometnika;
- D. Uvedba pomožnega delavca za usmerjanje potnikov, dajanje ročnih signalnih znakov ter pomoč pri organizaciji sprejema in odprave vlakov;
- E. Stroški zaradi izostanka tovornih vlakov;
- F. Stroški zaradi stojnine;
- G. Stroški zaradi morebitnega prekladanja vagonov;
- H. Organizacija nadomestnega prevoza potnikov na posebej navedenih relacijah z avtobusi;
- I. Stroški obveščanja vseh udeležencev v prometu in uporabnikov prevoznih storitev in stroški dodatnega sporazumevanja;
- J. Stroški zaradi spremenjenih turnusov oz. čakanja osebja ter turnusov lokomotiv v potniškem in tovornem prometu;
- K. Stroški izgube tovora oz. potnikov (dolgoročne posledice zaradi zamud in ovir v prometu);
- L. Stroški zaradi prekoračitve izročilnega roka;



- M. Stroški preusmeritve tovornega vlaka preko druge proge ali železniške uprave (razlika v prevoznini);
- N. Izklop električne napetosti vozne mreže in izvedba potrebnih varnostnih ukrepov (ozemljitev);
- O. Stroški počasnih voženj (se vrednotijo v ločeni točki);
- P. Stroški zamud vlakov (pri teh stroških se računajo le čisti stroški zamud vlakov brez kompenzacije);
- Q. Stroški zaradi prestavitve SVTK kablov (ker so ti stroški izraženi v obliki zapor tirov in izklopov ERSV naprav, se obravnavajo (v primeru, če nastanejo) pod temi postavkami v ločenih točkah in podtočkah);
- R. Stroški izklopa telekomande;
- S. Stroški kompenzacije tovora zaradi uporabe tehnično manj zmogljivih obvoznih prog;
- T. Stroški dodatnih voženj praznih garnitur potniških vlakov;
- U. Stroški dodatnih voznih in vlečnih sredstev;
- V. Stroški organizacije zapor, počasnih voženj, izklopa SVTK naprav idr ...

V nadaljevanju je podana ocena stroškov v času izvajanja del zaradi ovir v prometu glede na vrsto zapore in čas izvajanja del v skladu z zgoraj navedenimi stroškovnimi postavkami in ugotovitvami iz tega elaborata.

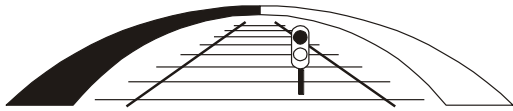
Vse postavke veljajo za eno vrsto omejitve prometa vključno s pripravljalnimi deli in dodatnimi aktivnostmi pred določeno omejitvijo v prometu in po njej.

## **7.2 STROŠKI ZARADI OVIR V PROMETU V ČASU 10-URNE ZAPORE ODSEKA ILIRSKA BISTRICA – ŠAPJANE (HŽ)**

V okviru obravnavanih del bo potrebna ena 10-urna zapora medpostajnega odseka Ilirska Bistrica – Šapjane (HŽ) na progi Pivka – Ilirska Bistrica dm..

Med 10-urno zaporo omenjenega medpostajnega odseka bodo zaradi ovir v prometu predvidoma nastali stroški pod postavkami H, I, J, N, O, P, T, U in V.

- H. Potreben bo najem avtobusa za nadomestni prevoz potnikov za šest ur na relaciji Šapjane – Ilirska Bistrica, za katerega znašajo stroški 180,00 € in prevoženi kilometri. Skupni stroški iz tega naslova znašajo 300 €;
- I. Pri obravnavani zaporji bodo nastali stroški obveščanja vseh udeležencev v prometu in uporabnikov prevoznih storitev in stroški dodatnega sporazumevanja v skupni višini največ 50,00 € na zaporo;
- J. Za dve prazni vožnji je treba upoštevati 8-urno postavko za strojevodjo v višini 400,00 €;



- N.** V času obravnavane 10-urne zapore bo treba izključiti napetost v voznem vodu obstoječega progovnega tira. Enkratni strošek izklopa in ponovnega priklopa napetosti v omenjenih voznih vodih znaša 150,00 € na zaporo;
- P.** Ker bodo zamude vlakov majhne in se bodo lahko nadoknadile ne bodo nastali dodatni stroški;
- T.** Potrebni bosta dve dodatni vožnji praznih garnitur v skupni vrednosti 100,00 € (potrošena električna energija in amortizacija);
- U.** Upošteva se organizacija v zvezi z zagotovitvijo dodatne lokomotive (ali motorne garniture) za vožnjo praznih garnitur. Stroški te organizacije bodo znašali predvidoma 50,00 €. Ostali stroški so upoštevani v drugih postavkah;
- V.** Stroški organizacije zapor in počasnih voženj so 200,00 € na zaporo.

Skupni stroški zaradi ovir v prometu v času obravnavane 10-urne zapore odseka Ilirska Bistrica – Šapjane znašajo **1.250,00 €**.

### **7.3 STROŠKI ZARADI OVIR V PROMETU V ČASU 4-URNIH ZAPOR MEDPOSTAJNEGA ODSEKA ILIRSKA BISTRICA – ŠAPJANE (HŽ)**

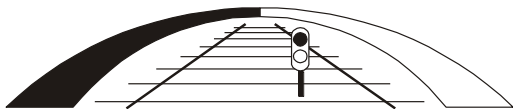
V okviru obravnavanih del bosta potrebni dve 4-urni zapori medpostajnega odseka Ilirska Bistrica – Šapjane (HŽ) na progi Pivka – Ilirska Bistrica dm. (- Reka (HŽ)), in sicer zaradi pripravljalnih del. V tem času bo potreben tudi izklop napetosti v vozni mreži. Med 4-urno zaporo omenjenega medpostajnega odseka bodo zaradi ovir v prometu predvidoma nastali stroški pod postavkami I, N in V.

- I.** Pri obravnavani zapori bodo nastali stroški obveščanja vseh udeležencev v prometu in uporabnikov prevoznih storitev in stroški dodatnega sporazumevanja v skupni višini največ 50,00 € na zaporo;
- N.** V času obravnavane 3-urne zapore bo treba izključiti napetost v voznem vodu obstoječega progovnega tira. Enkratni strošek izklopa in ponovnega priklopa napetosti v omenjenih voznih vodih znaša 150,00 € na zaporo;
- V.** Stroški organizacije zapore so 150,00 € na zaporo.

Skupni stroški zaradi ovir v prometu v času ene 4-urne zapore odseka Ilirska Bistrica – Šapjane znašajo 350,00 €. Za dve zaporo znaša strošek **700,00 €**.

### **7.4 STROŠKI ZARADI ZMANJŠANIH HITROSTI V ČASU IZVAJANJA DEL**

V času izvajanja del bo na območju izvajanja del od km 20+600 do km 20+700 proge Pivka – Ilirska Bistrica dm. v veljavi 90-dnevna počasna vožnja 30 km/h.



Povprečno dnevno vozijo na tem območju štiri potniški in štiri tovorni vlaki. Redna hitrost vlakov na obravnavanem območju znaša 70 km/h. To pomeni, da bodo vozni časi vsakega vlaka približno eno minuto daljši. Povprečno dnevno bo tako treba upoštevati štiri minute podaljšanih vozni časov za potniške in prav tako štiri minute za tovarne vlake.

To pomeni, da bodo vse zamude v okviru dovoljenih toleranc, zato se upoštevajo le amortizacijski stroški navedeni v nadaljevanju.

Stroški počasne vožnje znašajo v skladu z določili Navodila za obračun nadomestila stroškov pri motnjah v prometu za posamezne vrste potniških in tovornih vlakov:

- Lokalni potniški vlak 1,55 € na vlak;
- EC vlak 6,67 € na vlak;
- IC vlak 3,55 € na vlak;
- Tovorni vlak električna vleka 9,64 € na vlak.

Glede na predvideno strukturo potniških vlakov na progi Pivka – Ilirska Bistrica dm. se pri teh vlakih upošteva povprečno 3 € na minuto. Za skupaj 4 potniške vlake znaša obravnavani strošek  $4 \times 3 = 12$  € na dan.

Pri tovornih vlakih znaša ta strošek  $4 \times 9,64 = 39$  € na dan. Skupni dnevni strošek počasnih voženj znaša torej 51,00 €, za 90 dni pa **4.590,00 €**.

## 7.5 SKUPNI STROŠKI ZARADI OVIR V PROMETU V ČASU IZVAJANJA DEL

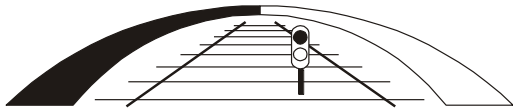
V Tabeli 1 v nadaljevanju besedila tega elaborata je podan pregled skupnih stroškov zaradi ovir v prometu v času izvajanja del za vse potrebne zapore in počasne vožnje.

Tabela 1 Pregled skupnih stroškov zaradi ovir v prometu v času izvajanja del

Št.	Skupna stroškovna postavka	Stroški zaradi ovir v prometu [€]
1	Skupni stroški v času 10-urnih zapor	1.250,00
2	Skupni stroški v času 4-urnih zapor	700,00
3	Stroški zaradi ovir v prometu zaradi počasnih voženj	4.590,00
<b>SKUPAJ [€]</b>		<b>6.540,00</b>

Vir: Lastni izračuni

Skupni stroški brez DDV pa znašajo **5.360,00 €**.



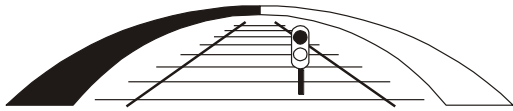
## 8 PREGLED SLIK IN TABEL V ELABORATU S POVEZAVAMI NA IZBRANO VSEBINO

### Seznam tabel v elaboratu:

Tabela 1	Pregled skupnih stroškov zaradi ovir v prometu v času izvajanja del	9
----------	---	---

## 9 PREGLED VELJAVNE ZAKONODAJE ZA PODROČJE ŽELEZNICE, KI JO JE BILO TREBA UPOŠTEVATI PRI IZDELAVI TEGA ELABORATA

1. Zakon o železniškem prometu (uradno prečiščeno besedilo) (ZZelP-UPB6), Ur.l. RS, št. 11/2011 - čistopis z upoštevanimi vsemi novelami od leta 2001 do 2010 (ZZelP-A do ZZelP-H), Zakon o spremembah in dopolnitvah ZŽP, Ur.l. RS št. 84/2015;
2. Zakon o varnosti v železniškem prometu (uradno prečiščeno besedilo) (ZVZelP-UPB3), Ur.l. RS, št. 56/2013, Zakon o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu, Ur. l. RS št. 91/2013 in Ur. l. RS št. 99/2015, Zakon o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu, Ur. l. RS št. 85/2016;
3. Uredba o kategorizaciji prog, Ur.l. RS, št. 04/09 in 05/09, spremembe Ur.l. RS, št. 62/2011, 66/2012 in 12/2013;
4. Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (ZPPŽP), Ur.l. RS, št. 61/2000;
5. Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI), Uradni list RS, št. 13/1996 z dne 1. 3. 1996;
6. Uredba o načinu izvajanja obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu, Ur.l. RS, št. 99/2008;
7. Uredba o načinu opravljanja obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture in vodenja železniškega prometa, Ur.l. RS, št. 115/2007;
8. Signalni pravilnik, Ur.l. RS, št. 123/2007, 18/2011 (Pravilnik o določitvi prepeljevalne poti vlaka in ureditvi določenih posebnosti signalnovarnostnih naprav na določenih železniških progah (Ur.l. RS, št. 61/2007, veljavnost: od 11.7.2007 do 15.3.2011; uporaba: od 11.7.2007 do 10.12.2011) se je v skladu s prehodnimi določbami Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Signalnega pravilnika (Ur.l. RS, št. 18/2011) prenehal uporabljati z dnem uveljavitve teh sprememb);
9. Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil, Ur.l. RS, št. 30/2009 določa, da se z dnem začetka uporabe tega pravilnika preneha uporabljati Pravilnik o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti (Ur.l. RS, št. 55/02), razen členov 34, 36 in 38;
10. Pravilnik o projektiranju, gradnji in vzdrževanju stabilnih naprav električne vleke enosmernega sistema 3 kV, Ur.l. RS, št. 56/2003;
11. Prometni pravilnik, Ur.l. RS, št. 50/2011;
12. Zakon o ratifikaciji Protokola o spremembi Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980 (Protokol 1999) (MPSKMŽP), Uradni list RS, št. 5/2004 z dne 22. 1. 2004;



13. Zakon o dopolnitvi Zakona o ratifikaciji Protokola o spremembi Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980 (Protokol 1999), (MPSKMŽP-A), Uradni list RS, št. 82/2006 z dne 2. 8. 2006;
14. Uredba o kombiniranem prevozu, Uradni list RS, št. 4/2001 z dne 19. 1. 2001;
15. Pravilnik o notranjem redu na železnici, Uradni list RS, št. 88/2008 z dne 12. 9. 2008;
16. Pravilnik o nivojskih prehodih, Uradni list RS, št. 48/2016 z dne 8. 7. 2016;
17. Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog, Ur.l. RS, št. 92/2010 z dne 19. 11. 2010;
18. Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč, Ur.l. RS, št. 72/2009 in 72/2010;
19. Priročnik za načrtovanje, obratovanje in izvajanje zapore proge, tira in izključitve SV in TK naprav št. 002.62;
20. Postajni poslovni redi zadevnih postaj;
21. Navodilo o progi št. 200.07 za voznoredno obdobje 2015/16;
22. Operativni vozni red 2015/16;
23. Akt o načinu zagotavljanja učinkovitosti v železniškem prometu, Ur. l. RS št. 108/2013.
24. Obvestilo 1.2.-84/2004 - Določitev ukrepov za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri izvajanju del na progi;
25. UIC objava št. 450-2, 5. izdaja, junij 2009;
26. Priročnik 002.63 za vodenje železniškega prometa na JŽI;
27. Program omrežja za leto 2018;
28. Uredbe komisije (EU) št. 1299/2014, 1300/2014, 1301/2014, 1302/2014, 1303/2014, 1304/2014 in 1305/2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost za vse merodajne podsisteme železniškega sistema v Evropski uniji;
29. Pravilnik o pogojih in postopku za začetek, izvajanje in dokončanje tekočega in investicijskega vzdrževanja ter vzdrževalnih del v javno korist na področju železniške infrastrukture, Uradni list RS št. 82/2006 z dne 2. 8. 2006;